NOVIEMBRE DE 2021

DAR SENTIDO A LA COP26

Cómo la inversión en transporte público a lo largo de esta década puede proteger **nuestros empleos, nuestro clima y nuestro futuro**







The Future Is
PUBLIC
TRANSPORT

C40

El Grupo de Liderazgo Climático (C40) conecta a 97 de las ciudades más importantes y representa a más de 700 millones de personas y a una cuarta parte de la economía mundial. Creado y liderado por ciudades, el C40 se centra en luchar contra el cambio climático y liderar la labor realizada a nivel urbano con objeto de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero y los riesgos climáticos, mejorando la salud, el bienestar y las oportunidades económicas de la ciudadanía.

ITF

La Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF) es una federación democrática encabezada por sus afiliadas que lucha por mejorar la vida laboral, conectando a cerca de 700 sindicatos afiliados de 150 países y ayudándolos a garantizar derechos, igualdad y justicia para sus miembros. La ITF es la voz de cerca de 20 millones de trabajadores y trabajadoras de todo el mundo.

ÍNDICE

Sección 1

RESUMEN

Con las medidas y la inversión pública adecuadas, en concreto la procedente de los Gobiernos nacionales, el transporte público puede convertirse en un motor para sacar al mundo de la crisis económica, social y climática a la que nos enfrentamos. Los líderes mundiales se están reuniendo en la conferencia de la ONU sobre el clima, en Glasgow, para acordar los próximos pasos en materia de acción climática. Nunca ha sido más urgente la necesidad de pasar a la acción. Las Naciones Unidas han advertido que estamos en “código rojo para la humanidad”, porque el cambio climático inducido por el hombre está ya multiplicando la incidencia de fenómenos meteorológicos extremos en todas las regiones de nuestro planeta.[1]

El transporte es responsable de una cuarta parte de las emisiones de CO_2 actuales. Para combatirlo es necesario un cambio modal en todo el mundo hacia el transporte público, los desplazamientos a pie y en bicicleta, y de una disminución del uso de los vehículos privados junto con una transición hacia los vehículos de cero emisiones. **En esta década debe duplicarse la proporción de viajes en transporte público en las ciudades del mundo si queremos reducir las emisiones globales para limitar el aumento de la temperatura del planeta a 1,5 ºC**. Si no lo conseguimos, sencillamente no será posible que los países cumplan el objetivo mundial de reducir como mínimo a la mitad las emisiones en esta década.



La protección del clima no se logrará sin un cambio modal. El transporte local debe convertirse en una buena alternativa al automóvil [...] sobre todo, hay que contar con las personas”.
Robert Seifert, joven empleado en mantenimiento de vehículos, Berlín

Duplicar el uso del transporte público en el marco de la recuperación verde crearía, de aquí a 2030, decenas de millones de puestos de trabajo en las ciudades de todo el mundo (4,6 millones de nuevos empleos sólo en las casi cien ciudades del C40), reduciría más del 50 % las emisiones del transporte urbano y hasta un 45 % la contaminación atmosférica procedente del transporte[2]. Protegería a los trabajadores de bajos ingresos y del sector servicios, posibilitaría el acceso de los residentes de las ciudades a sus trabajos y la educación y los conectaría con sus comunidades.

El presente informe reúne **las principales conclusiones de las entrevistas realizadas sobre el terreno en ciudades de todo el mundo** a trabajadores y trabajadoras del transporte, funcionarios municipales y viajeros, acerca de las necesidades y el potencial de los sistemas de transporte de nuestras ciudades. Presenta una **nueva investigación que destaca el potencial de creación de empleo local en cinco ciudades** que están al frente de este cambio hacia el transporte público o que tienen la voluntad política de aplicarlo. También presenta **nuevos sondeos** que demuestran el nivel de apoyo de la opinión pública a estas inversiones.

Las personas entrevistadas destacaron los avances que ya han logrado aumentar el acceso al transporte público en las ciudades, pero también describieron los **obstáculos que impiden avanzar**. La falta de financiación, el cortoplacismo, la planificación desestructurada, las infraestructuras envejecidas y deterioradas —no aptas para los cambios climáticos—, las condiciones laborales deficientes y la baja moral, los recortes en los servicios y la privatización: son sólo algunos de los problemas que pueden socavar nuestros sistemas de transporte público, disuadir de su uso a los pasajeros, perjudicar a los trabajadores y trabajadoras que mantienen nuestras sociedades en movimiento y a las comunidades que dependen de ellos, y dificultar la prestación de servicios por parte de las ciudades, además de repercutir negativamente en los objetivos climáticos.

1 Naciones Unidas, ‘Secretary-General Calls Latest IPCC Climate Report ‘Code Red for Humanity’ , Stressing ‘Irrefutable’ Evidence of Human Influence’ [El secretario general califica el último informe sobre el cambio del IPCC de ‘código rojo para la humanidad’ y recalca las pruebas irrefutables de la influencia humana], 9 de agosto de 2021; https://www.un.org/press/en/2021/sgsm20847.doc.htm
2 https://thefutureispublictransport.org/



La mayoría de los trabajadores y pasajeros quiere un transporte público fiable, sostenible, asequible [y que proporcione] más y mejores puestos de trabajo para los empleados".
Eric Phumlani, Sindicato de Trabajadores del Transporte y Afines de Sudáfrica (SATAWU), Johanesburgo

La pandemia de COVID-19 ha afectado a la financiación disponible y al uso del transporte público, justo en el momento en que necesitamos que ambos aumenten. También ha dejado patente lo importante que es el sistema de transporte público para los trabajadores esenciales de los que dependemos toda la ciudadanía. Mientras que los empleados de oficina suelen poder trabajar desde casa, en todo el mundo hemos comprobado que el personal de la sanidad, de la energía, de la limpieza y de la asistencia, además de los propios trabajadores del transporte, dependen de los autobuses, los trenes y los metros durante la crisis. Esto pone de manifiesto la falta de protección y de redes de seguridad para los trabajadores y trabajadoras del transporte informal, y se han descrito casos de algunos que han tenido que luchar por su supervivencia durante los confinamientos.

En cambio, **los trabajadores y las trabajadoras del transporte, los funcionarios municipales y los líderes sindicales, describen la gran transformación que se consigue cuando se logra un cambio modal hacia el transporte público**. Para ello son necesarias inversiones, planificación y la puesta en marcha de sistemas asequibles en los que la gente pueda confiar, para llegar a donde necesita y quiere ir, de forma segura, cómoda y rápida. Cuando el transporte público ofrece una alternativa real, y se combina con mecanismos que incentivan el abandono del vehículo privado, puede beneficiar enormemente a la lucha contra el cambio climático, la calidad de vida, la creación de puestos de trabajo y su accesibilidad, el fomento de la justicia social y de género y la salud pública.



Se trata de lograr que los pasajeros sientan que el transporte público es seguro y conveniente... que es útil, asequible, que las conexiones son cómodas y es fácil navegar por el sistema".
Jesús Sapien, Director de Transporte Público, Phoenix

Estas opiniones están respaldadas por datos. **Las modelizaciones efectuadas en cinco ciudades muestran que la inversión en transporte público al nivel necesario para limitar el calentamiento global a 1,5°C crearía más de 650 000 nuevos puestos de trabajo de calidad en el sector del transporte, sólo en esas ciudades, y otros 650 000 empleos más con carácter general.** Las encuestas realizadas en diferentes ciudades indican que la ciudadanía tiene la expectativa de retomar el uso del transporte público, pero quiere ver si los sistemas de transporte público son más accesibles, asequibles y extensos, para ayudar a las personas a llegar a sus puestos de trabajo y a la sociedad a funcionar mejor. Es importante destacar el gran apoyo que la ciudadanía de las distintas regiones brinda a las inversiones dirigidas a ampliar el transporte público en beneficio de las personas y del planeta. Además, estas inversiones generarían beneficios más amplios para el conjunto de la sociedad y repercutirían positivamente en la igualdad social, la seguridad, la salud pública, el bienestar social, la calidad de vida, el acceso al trabajo, la educación y el desarrollo económico.

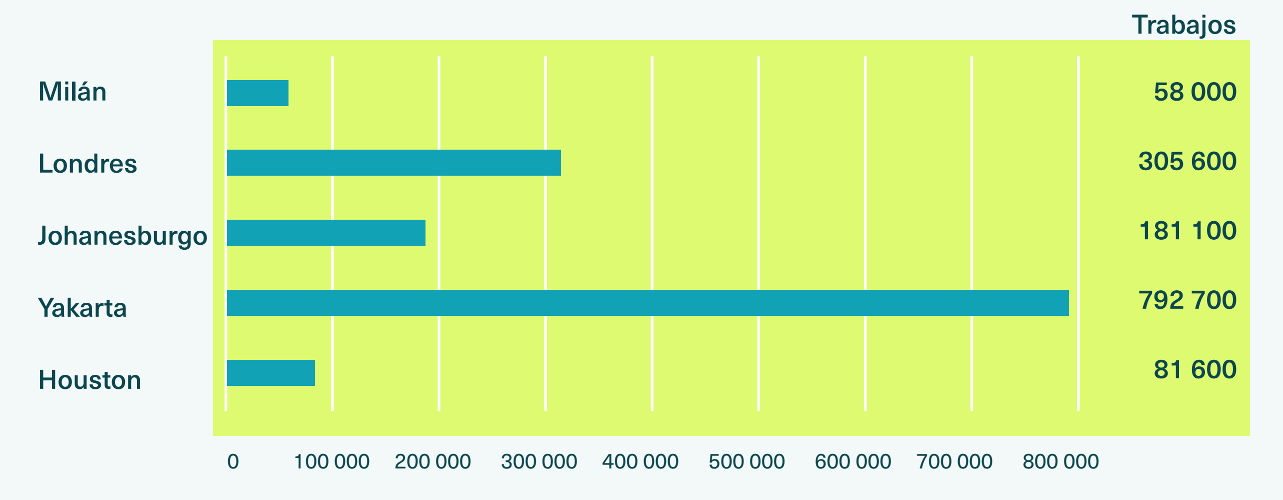


Gráfico 1: La inversión en transporte público es un motor de empleo. Las inversiones en transporte público respetuoso con el clima crean cientos de miles de puestos de trabajo en ciudades y países, 2021-2030.

Ante la urgente necesidad de pasar a la acción, los sindicatos del transporte, los alcaldes y alcaldesas de algunas de las principales ciudades del mundo, los trabajadores y las trabajadoras, grupos de la sociedad civil y la población de las ciudades se han unido para hacer un llamamiento **a los Gobiernos del mundo y pedirles que sus planes climáticos contengan metas más ambiciosas** y que asignen el nivel de inversión necesario para que todos tengamos acceso a un transporte público limpio. Para ello, las ciudades deben duplicar el porcentaje de desplazamientos en transporte público y proceder a una transición justa hacia un transporte de cero emisiones de aquí a 2030. Las ciudades ya están tomando medidas, pero se puede hacer mucho más con el apoyo adecuado de los Gobiernos nacionales y las alianzas adecuadas a nivel local, aunando las ciudades con los trabajadores y las comunidades a las que sirven, para lograr una transición justa.



Las ciudades diseñadas, gestionadas y operadas de forma coherente con una economía de carbono cero serán lugares fantásticos. Serán verdes, menos contaminadas, más seguras y más accesibles".
Ben Plowden, Transport for London

FOTO: Estación Queen Street, North Hanover Street, Glasgow (Reino Unido) de Ross Sneddon | **FUENTE:** Unsplash

Stuart Graham, del Consejo de Sindicatos de Glasgow, explicó que la presión que supondrá para el transporte público de su ciudad la celebración de la COP26 ilustrará la desesperada necesidad de inversiones, planificación y coordinación para lograr un sistema de transporte público que responda a las personas y al planeta. Hizo un llamado por que la conferencia marque el inicio de un nuevo compromiso de apoyo al transporte público durante la próxima década.

Sección 2

INTRODUCCIÓN

Si bien los Gobiernos nacionales han avanzado en el establecimiento de objetivos para la eliminación gradual de los vehículos diésel y de gasolina, **en las contribuciones determinadas a nivel nacional (NDC) revisadas que se han presentado en el marco del Acuerdo de París faltan objetivos firmes** para aumentar la proporción de viajes realizados en transporte público.[3] Esto contrasta con las numerosas ciudades que se han comprometido a crear zonas de tráfico con cero emisiones para 2030 y que, además, han identificado la necesidad de aumentar la proporción de viajes realizados en transporte público, a pie y en bicicleta.[4]

Se necesitan inversiones sustanciosas para ampliar, mejorar y avanzar hacia un transporte público con cero emisiones. Se necesitan 208 000 millones de dólares al año en esta década para las casi cien ciudades del C40 que, en conjunto, representan el 25 % del PIB mundial. **Con los billones que se están gastando para estimular la economía pos-COVID-19, nos encontramos ante una oportunidad única para reducir rápidamente las emisiones y, paralelamente, crear los tan necesarios puestos de trabajo y dar impulso a las economías locales.** Tras el desplome de los desplazamientos durante el COVID19, que supuso una pérdida de ingresos para el transporte público —justo en el momento en que el número de viajeros y su financiación debían aumentar—, los residentes urbanos tienen la expectativa de volver a utilizar el transporte público una vez superada la pandemia.[5]

Como muestra el presente informe, se necesita un gran volumen de inversión para lograr el cambio modal que propiciará una reducción de las emisiones que mantenga el aumento de la temperatura del planeta en 1,5 ºC.

Estas inversiones generan, paralelamente, sustanciosos beneficios económicos y sociales. El C40 y la ITF han elaborado una nueva modelización en cinco ciudades del mundo que muestra cuántos puestos de trabajo podrían crear las nuevas inversiones públicas en las propias ciudades y en todo el país. Además, hemos entrevistado a funcionarios municipales, trabajadores y trabajadoras del transporte y representantes sindicales de 19 ciudades de todo el mundo para recabar información sobre cómo deberían planificarse y coordinarse las inversiones en transporte público y cómo deberían gestionarse las operaciones para maximizar los beneficios de los pasajeros, los trabajadores, los residentes y la sociedad en general.

Los resultados aportan información significativa, que pone de relieve las medidas que deben adoptar los responsables de la toma de decisiones en la COP26 y más allá.



FOTO: Conductores de *boda-boda* en Kampala (Uganda) | **FUENTE:** ITF

3 https://changing-transport.org/summary-analysis
4 https://c40-production-images.s3.amazonaws.com/other_uploads/images/1582_SP_FFFS_declaration_FINAL.original.pdf?1535129888
5 Datos de la encuesta realizada por Clear Path Strategies para C40

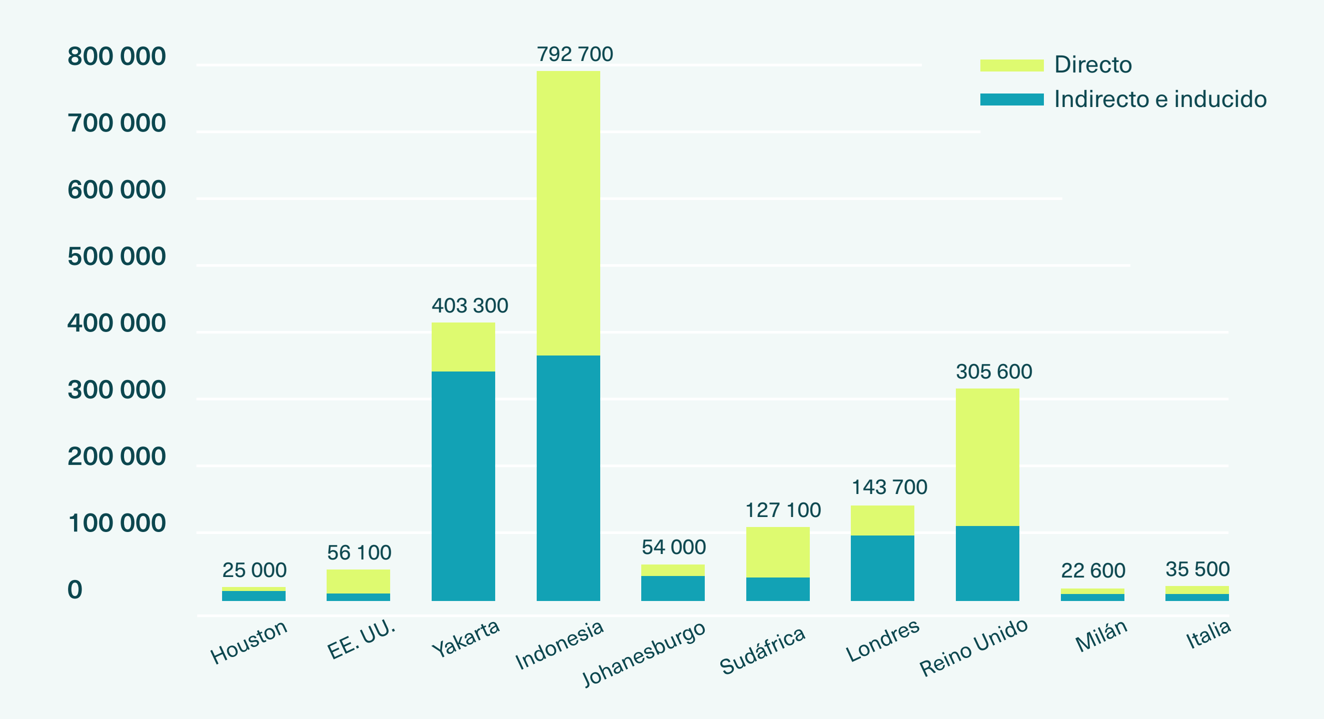
Sección 3

EMPLEO Y ACCESO A MÁS PUESTOS DE TRABAJO: QUÉ PUEDEN GENERAR LAS INVERSIONES EN TRANSPORTE PÚBLICO

El transporte público no sólo es clave para evitar una catástrofe climática, además, es un **potente motor de creación de empleo**. Las inversiones necesarias para lograr el cambio modal al transporte público que nos permita alcanzar un aumento máximo de la temperatura global de 1,5 ºC podrían crear millones de puestos de trabajo de calidad en ciudades de todo el mundo. También estimularían las economías urbanas, lo que generaría una mayor creación de empleo.

Para mostrar lo que la inversión podría significar en la práctica, la modelización realizada en cinco ciudades (Londres, Yakarta, Milán, Johanesburgo y Houston) revela que, cada una de ellas, **crearía decenas de miles de puestos de trabajo entre 2021 y 2030, gracias a la inversión en transporte público**, y las situaría en la senda para cumplir los objetivos climáticos dispuestos en el Acuerdo de París. **Paralelamente, se crearían más puestos de trabajo a nivel nacional en cada uno de los cinco países** —en la fabricación de la infraestructura necesaria y la prestación de los servicios que apoyan la inversión en el transporte público y que resultan de ella—. Además, facilitar el transporte para acceder a los puestos de trabajo, a los servicios y a las actividades de ocio supondría un estímulo para la economía urbana y crearía aún más empleos.

Londres, por ejemplo, crearía 143 700 puestos de trabajo en el transporte público, mientras que en el **Reino Unido** en su conjunto se crearían 161 900 puestos de trabajo adicionales, es decir, un total de más de 300 000 puestos de trabajo entre 2021 y 2030. Alinear el sistema de transporte público de **Johanesburgo** con la política para limitar el aumento de la temperatura a 1,5 ºC crearía 127 100 puestos de trabajo en el transporte público en toda **Sudáfrica**, 54 000 de ellos en la propia Johanesburgo. Si lo extrapolamos a ciudades de todo el planeta, las inversiones en medios de transporte público respetuosos con el clima crearían **millones de puestos de trabajo en todo el mundo**.



Cuadro 2: Puestos de trabajo creados por la inversión en transporte público que cumplen los criterios del Acuerdo de París en cinco ciudades de muestra (nota: los empleos creados en un país incluyen los de la ciudad).

> **“Es esencial que el Gobierno tenga una visión sobre el transporte público y que construya una red de transporte público como la mejor herramienta para abordar la crisis climática desde la perspectiva del sistema de transporte. En estos momentos, muchos Gobiernos sólo hablan de cambiar los vehículos de gasolina por vehículos eléctricos [...] pero para hacer frente a la crisis climática, el Gobierno debería destacar la importancia de contar con un sistema de transporte público que permita reducir el uso del vehículo particular”.**
> SungHee Oh, Sindicato de Trabajadores de Servicios Públicos y Transportes de Corea (KPTU), Seúl

La inversión en transporte público generaría una combinación de empleos directos, indirectos e inducidos, tanto en la construcción como en la explotación:

- **Empleos directos**: creados directamente gracias a las nuevas inversiones, bien a través de la construcción o de la explotación del servicio. Esto incluiría, por ejemplo, nuevos puestos de trabajo en la construcción de líneas ferroviarias o en la explotación de rutas de transporte adicionales.
- **Empleos indirectos**: se crean como resultado del gasto en bienes y servicios necesarios para la construcción o la explotación de los servicios. Esto incluiría, por ejemplo, puestos de trabajo para la fabricación de componentes ferroviarios de las nuevas líneas de tren.
- **Empleos inducidos**: creados por el gasto de los nuevos trabajadores en bienes y servicios como alimentación o ropa. Ello propicia el crecimiento de esos sectores gracias al aumento de la actividad económica. Esto incluiría, por ejemplo, el gasto en comida y ropa del personal empleado en la construcción de nuevas líneas ferroviarias o del nuevo personal del transporte.

La modelización en las cinco ciudades muestra que los empleos directos representarían cuatro de cada diez empleos creados (42 %). El resto serían puestos de trabajo indirectos e inducidos, lo que demuestra cómo la inversión en transporte público puede ser un motor para dinamizar la actividad económica general.



> **La enorme ventaja de invertir en un sistema sin emisiones de carbono, o que tienda hacia ello, es que genera toda una serie de beneficios adicionales [...] Estimula la cadena de suministro en la economía del Reino Unido, donde se fabrican bastantes vehículos, y tiene enormes beneficios en términos de contaminación atmosférica y de salud”.**
> Ben Plowden, Transport for London

Además de crear empleos en los centros urbanos, los modelos muestran que se generará un número considerable de puestos de trabajo en todo el país. **La creación de puestos de trabajo se repartiría aproximadamente a medias entre las propias ciudades (49 %) y el resto del país en el que se encuentran (51 %).** Los modelos arrojaron algunas variaciones dependiendo del lugar en el que se encuentran las industrias clave en cada país. Por ejemplo, en Milán, ciudad más industrial, se crearían más puestos de trabajo (64 %) en la zona urbana.

La modelización también ha tenido en cuenta la creación de empleo en el sector del transporte desde una perspectiva de género. La presencia de mujeres empleadas en el transporte público sigue siendo obstinadamente baja. Teniendo en cuenta la actual distribución de puestos de trabajo entre hombres y mujeres, sólo uno de cada tres empleos creados iría a parar a una mujer (33 %). Esto subraya la **importancia de una política proactiva para acabar con la segregación y la discriminación de género en el trabajo del transporte público y avanzar en una transición justa**.

Para que el motor del empleo y del crecimiento económico que supone el transporte público funcione correctamente necesitará una financiación pública adecuada. Las inversiones dirigidas a financiar las mejoras y la expansión del transporte público que necesitamos en la próxima década y más allá serán esenciales para evitar una catástrofe climática planetaria. Cada dólar, rupia, libra, euro o rand invertido en el transporte público es un motor de creación de empleo y genera trabajo en todo el mundo.



Debemos desarrollar el conjunto de la infraestructura [...] Necesitamos vehículos adecuados y también facilitar y hacer más atractivo el cambio modal, en particular para los viajeros de cercanías. De este modo se les da la oportunidad de cambiar sus vehículos privados por el transporte público local [...] Necesitamos un impulso económico para el transporte público local y para el tren [...] realmente depende de la financiación".
Martin Burkert, Sindicato Ferroviario y del Transporte (EVG), Berlín

FOTO: Pasajeros en el MRT, Yakarta (Indonesia) de Pradamas Gifarry | **FUENTE:** Unsplash

Sección 4

TESTIMONIOS SOBRE EL TERRENO: REPERCUSIONES EN EL TRANSPORTE URBANO DEL CAMBIO CLIMÁTICO, EL COVID-19 Y LA CAÍDA DE INGRESOS

Violentos ciclones y tifones, humo de incendios forestales incontrolables: las personas que entrevistamos en las distintas ciudades describieron las repercusiones del cambio climático que ya están experimentando. Los daños y perjuicios afectan a nuestras economías, comunidades y sociedades, incluso al transporte público.

Los trabajadores y las trabajadoras de Johanesburgo, por ejemplo, explicaron los daños provocados por las **fuertes lluvias** y las **grandes tormentas** a las vías del tren y los vehículos, además de grandes atascos que impidieron a los autobuses trasladar a los usuarios a sus trabajos. En Estocolmo, las grandes lluvias han provocado inundaciones en los túneles de acceso y salida de las estaciones y han afectado a la red de autobuses, mientras que las **nevadas extremas** pueden dejar fuera de servicio a todo el sistema de transporte. Estos incidentes repercuten en la fiabilidad y rapidez del transporte público, lo que puede alejar a los usuarios de los servicios que tanto van a contribuir a combatir el cambio climático.



Uno de los grandes problemas[...] es planificar[...] cómo nuestro sistema hará frente al aumento de fenómenos meteorológicos extremos. Ninguno de nuestros sistemas de drenaje o alcantarillado [...] está diseñado para dar cabida a la [...] cantidad de agua que probablemente tengamos en el futuro. ¿Qué repercusiones tendrá esto en el sistema de transporte público?".
Sam Gurney, Confederación de Sindicatos Británicos (TUC), Londres

El cambio climático también tiene implicaciones para la **salud pública**. Un funcionario municipal describía que, en los años setenta y ochenta, las personas con problemas respiratorios se trasladaban a Phoenix por su aire limpio. Hoy la ciudad tiene problemas con la mala calidad del aire y el aumento de las tasas de asma. Entre los afectados están, por supuesto, los hombres y mujeres que mantienen en funcionamiento el transporte público. En El Cairo, una representante sindical que trabaja en un hospital explicó el aumento que está constatando de pacientes con enfermedades como hipertensión y cardiopatías, a medida que aumentan las temperaturas.

Los efectos climáticos son más perjudiciales cuando las condiciones laborales son ya deficientes y se carece de protecciones o de estándares de trabajo decente. Los entrevistados en Manila y Cebú explicaron cómo afectan las temperaturas cada vez más altas en verano a los trabajadores de los autobuses informales ("jeepneys"), que ya conducen entre 12 y 16 horas al día. En palabras de la sindicalista Angélica Mata:



"El motor del *jeepney* tradicional tiene entre 15 y 20 años... Calienta muchísimo los pies. [Y con el calor] el sudor se les seca en la espalda. Y eso es muy peligroso para ellos. Pero no pueden parar porque [...] tienen que cubrir los gastos, la gasolina y ganar un sueldo que llevar a casa".

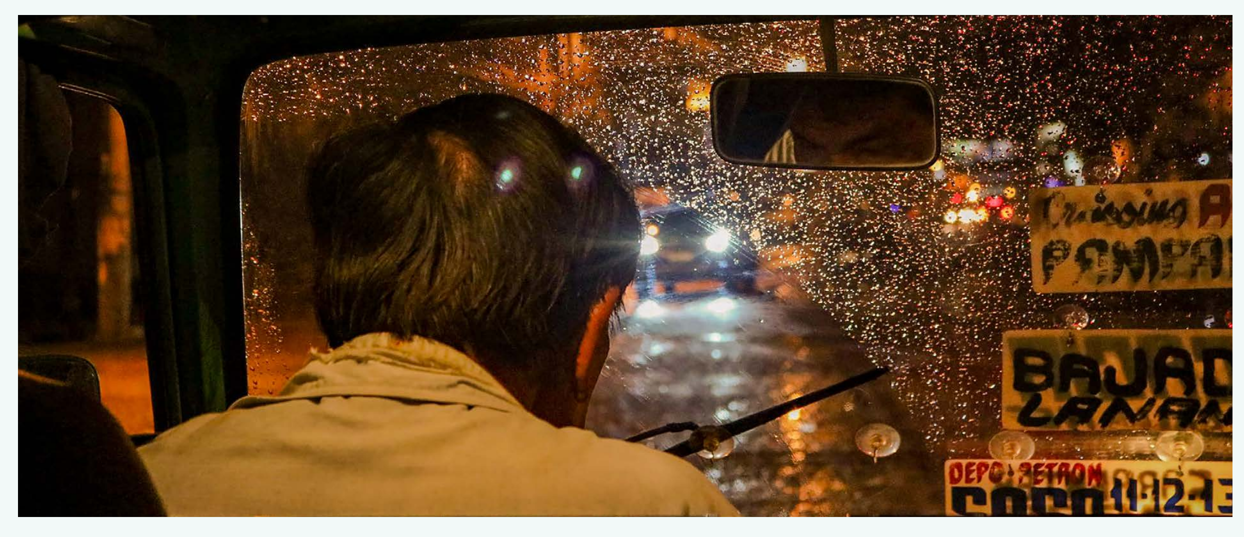


FOTO: En un *jeepney* en Davao (Filipinas) | **FUENTE**: Piqsels

La consecuencia es que los conductores se encuentran exhaustos y con una moral muy baja. Eso es malo para ellos, malo para la seguridad de los pasajeros y malo para el sistema de transporte público que depende de ellos.



Los trabajadores del sector informal no tienen estabilidad laboral. No tienen nada, ninguna protección [...] Así que necesitamos que el Gobierno [...] decida si los trabajadores del transporte informal deben tener seguridad social y protecciones, algo que será beneficioso hoy y en el futuro".
Dennis Kamadi, Sindicato de Trabajadores del Transporte y Afines (TAWU), Nairobi

La antigüedad y el deterioro de las **infraestructuras** es otro problema. Algunas de las infraestructuras ferroviarias de Berlín llevan más de 175 años en servicio, mientras que en Johanesburgo y Durban se han producido interrupciones en los servicios debido al vandalismo y al robo de cables. Los trabajadores y los sindicatos de Delhi, Bombay y Lucknow expresaron su preocupación por el desmantelamiento de sus sistemas de transporte público y por los peligros que suponen para los trabajadores la privatización, la externalización y la informalización.

En términos más generales, los entrevistados plantearon su preocupación por el hecho de que, en algunas ciudades, la planificación y la coordinación del transporte público no responde a las necesidades de la ciudadanía. Describen la "fragmentación galopante" de los servicios tras algunas formas de privatización del transporte público. Cuando aparecen múltiples operadores que compiten entre sí, la coordinación se convierte en un problema. Por ejemplo, cuando un pasajero no puede utilizar fácilmente un mismo billete en diferentes rutas de la competencia, acaba desistiendo de usar el transporte público.



En Sudáfrica, la mayoría de la gente solía utilizar el transporte público, pero debido a la falta de fiabilidad [...] optaron por su propio vehículo de transporte, lo que aumentó el número de coches en las carreteras [...] Hay gente que es consciente [y] está preocupada por el cambio climático. Pero [...] si el transporte público no es fiable, ¿qué otra cosa pueden hacer?".
Zenathi Mtshabe, trabajador de autobús, Johanesburgo



Se trata de dinero y de voluntad política [...] El sentido común se considera radical".
Stuart Graham, Consejo Sindical de Glasgow

Las personas entrevistadas describen **varios problemas subyacentes:La financiación a corto plazo vinculada a los ciclos políticos** y a quien controla los gastos; el cabildeo de otros grupos de interés a expensas del transporte público; las **políticas de privatización e informalización** y, en algunos casos, la corrupción; y los **enfoques estrechos de mira que sitúan el transporte en una burbuja**, sin ver sus vínculos con áreas políticas como el medio ambiente, la salud y el desarrollo.



FOTO: Trenes pasando bajo el puente Mandela en Johanesburgo (Sudáfrida) de Tembinkosi Sikupela | **FUENTE:** Unsplash

Y, por supuesto, la pandemia...



Lamentablemente, debido a las repercusiones del COVID-19, perdieron la vida 84 miembros del personal, a pesar de lo cual los trabajadores y trabajadoras no dejaron de trabajar [...] Gracias a su sacrificio, el ferrocarril siguió funcionando [...] El salvavidas de Bombay, el tren, siguió prestando servicio a la población".
Pradeep Ahire, trabajador del metro, Bombay

El COVID-19 ha asestado un duro golpe al transporte público, justo en el momento en que la emergencia climática confiere al sector más importancia que nunca. La pandemia también ha puesto de manifiesto la importancia del sistema para el sustento de las comunidades locales.

Las personas entrevistadas describieron que la gente recurrió a los vehículos privados cuando el número de pasajeros se desplomó debido a los confinamientos oficiales o a la preocupación de los pasajeros por la salud. **En las ciudades que están relajando las restricciones, la continua reticencia a utilizar el transporte público está repercutiendo en la congestión del tráfico.** Ello tiene un enorme coste económico: se calcula que, en 2017, la congestión costó 305 000 millones de dólares solo en los Estados Unidos (un 10 % más que el año anterior).[6]

Las encuestas realizadas en distintas ciudades indican que la ciudadanía espera volver a usar el transporte público, pero quiere que los sistemas de transporte público se vuelvan más accesibles, asequibles, seguros y generalizados para ayudar a los trabajadores a llegar a sus puestos de trabajo y para que la sociedad funcione mejor. Es importante destacar que existe un fuerte apoyo de la población (una media del 87 % de la población en las cinco ciudades encuestadas) a dar prioridad a las inversiones en el transporte público y a su ampliación en beneficio de las personas y del planeta.[7]

Debemos ser conscientes de quiénes siguieron utilizando el transporte público, incluso en el momento más álgido de la pandemia: por lo general fueron los trabajadores y trabajadoras de menos ingresos, a menudo quienes se encuentran en primera línea de combate contra la crisis del COVID-19. Esto pone de manifiesto que, **para muchas de las personas de las que dependen nuestras comunidades —las que mantienen en funcionamiento nuestros hospitales y clínicas de salud, las que cuidan de los más vulnerables y mantienen limpias nuestras ciudades—, usar el transporte público no es cuestión de elección.** Es la única opción que tienen. Y es importante que tengamos un sistema que sirva a esas personas como ellas nos sirven a nosotros.



Con el COVID, como hay menos gente utilizando el transporte público, es evidente que hay mucho más tráfico en las carreteras. La correlación ahí es indudable".
James Glimco, Teamsters Local 777, Chicago



La gente que utiliza nuestros servicios es la que más lo necesita. Lo hemos visto claramente durante la pandemia. Se trataba de trabajadores de la sanidad, de hoteles, de la construcción [...] No eran 'viajeros por elección'. No tenían la opción de teletrabajar. El transporte público era su única forma de desplazarse, sobre todo a su trabajo y a las escuelas, pero también para hacer cosas como ir a comprar o acudir a una cita médica".
Jesús Sapien, Director de Transporte Público, Phoenix

La pandemia afectó a la financiación y puso de manifiesto los puntos débiles de los sistemas actuales. Londres, por ejemplo, depende en gran medida de los ingresos tarifarios, porque no recibe el volumen de financiación gubernamental para las operaciones de transporte público del que se benefician otras ciudades. Los ingresos tarifarios se desplomaron con la pandemia, ya que los londinenses siguieron las orientaciones del Gobierno de quedarse en casa y evitar todos los viajes no imprescindibles. **A pesar de la caída de la demanda, Transport for London (TfL) mantuvo los servicios para que los trabajadores y trabajadoras esenciales que necesitaban desplazarse lo tuvieran disponible y para evitar que los pasajeros y pasajeras dieran la espalda al servicio por no considerarlo fiable.**

6 https://www.bloomberg.com/news/articles/2018-02-07/new-study-of-global-traffic-reveals-that-traffic-is-bad
7 El C40 encargó una encuesta sobre la percepción del transporte público en Yakarta, Johanesburgo, Londres, Milán y Phoenix en el periodo hasta septiembre de 2021.



Cuando la gente se decide a utilizarlo lo que quiere [...] es un sistema [de transporte público] seguro, fiable y ordenado. Si empiezas a recortar servicios [debido al COVID-19] [...] puedes generar desconfianza en el sistema y la gente podría dejar de usarlo, y de pagar su tarifa, y por lo tanto podríamos entrar en una espiral descendente en la que se irían recortando servicios progresivamente".
Ben Plowden, Transport for London

TfL acabó acumulando un enorme déficit, con graves dificultades para pagar sus facturas inmediatas y para mantener la inversión a largo plazo. Aunque el Gobierno británico ofreció posteriormente fondos adicionales, los sindicatos se han opuesto a algunas de las condiciones que estos conllevan, ya que temen que puedan conducir a subidas de precios, recortes de empleos y ataques a las condiciones laborales. Teniendo en cuenta la recuperación pospandemia y la crisis climática, los Gobiernos deberían proporcionar financiación y ayudas para mejorar y hacer más asequible el transporte público, a fin de lograr el cambio modal imprescindible para limitar el calentamiento global a 1,5°C.

Las personas entrevistadas en ciudades como Johanesburgo describieron que los operadores de transporte público —incluidos los de propiedad y gestión privada— tuvieron que cerrar su negocio debido a los confinamientos, y sólo quedó el transporte informal para responder a las necesidades. **Durante los confinamientos, los trabajadores y trabajadoras informales se quedaron sin ingresos o sin ayudas suficientes**, lo cual les obligó a buscar otros medios para sobrevivir y, en los peores casos, a ser criminalizados por mendigar. Esto refuerza la necesidad de un sistema que cuente con una financiación pública sostenida y empleos estructurados, con las adecuadas protecciones para los trabajadores y trabjadoras.

FOTO: Conductor de autobús en Londres (Reino Unido) de Just Jack | **FUENTE:** Unsplash



Especialmente al inicio de la pandemia, el año pasado, debido a la pérdida de oportunidades de trabajo, los conductores prácticamente mendigaban por las calles. Pedían ayuda al público en general para poder sobrevivir. La respuesta del Gobierno a su petición de ayuda y asistencia fue perseguirles por mendicidad y meterles en la cárcel".
Ernesto Cruz, Confederación Nacional de Sindicatos de Trabajadores del Transporte (NCTU), Manila

POR QUÉ ES ESENCIAL UNA TRANSICIÓN JUSTA HACIA AUTOBUSES DE CERO EMISIONES

Muchos de los trabajadores y responsables sindicales entrevistados plantearon la relación entre las iniciativas sobre el cambio climático y la electrificación, y el riesgo de que algunos puestos de trabajo queden obsoletos. Destacaron su apoyo a un transporte público más eficiente desde el punto de vista energético, ya que ellos mismos están expuestos a altos niveles de riesgo por la contaminación atmosférica. Pero debe haber una transición justa que sea inclusiva, cree empleos y reduzca las desigualdades.



Hay muchos puestos de trabajo que requieren una alta cualificación [...] y todos esos trabajadores tendrán que reciclarse [...] ¿Qué pasará con ellos tras la electrificación? Queremos que [estos trabajadores] sigan trabajando, pero tienen que recibir capacitación, para que puedan desempeñar un trabajo similar, al mismo nivel. No se puede pedir a los mecánicos que hoy realizan un trabajo de alta cualificación que en el futuro hagan un trabajo poco cualificado".
Angelo Piccirillo, Federación Italiana de Trabajadores del Transporte (FILT CGIL), Milán

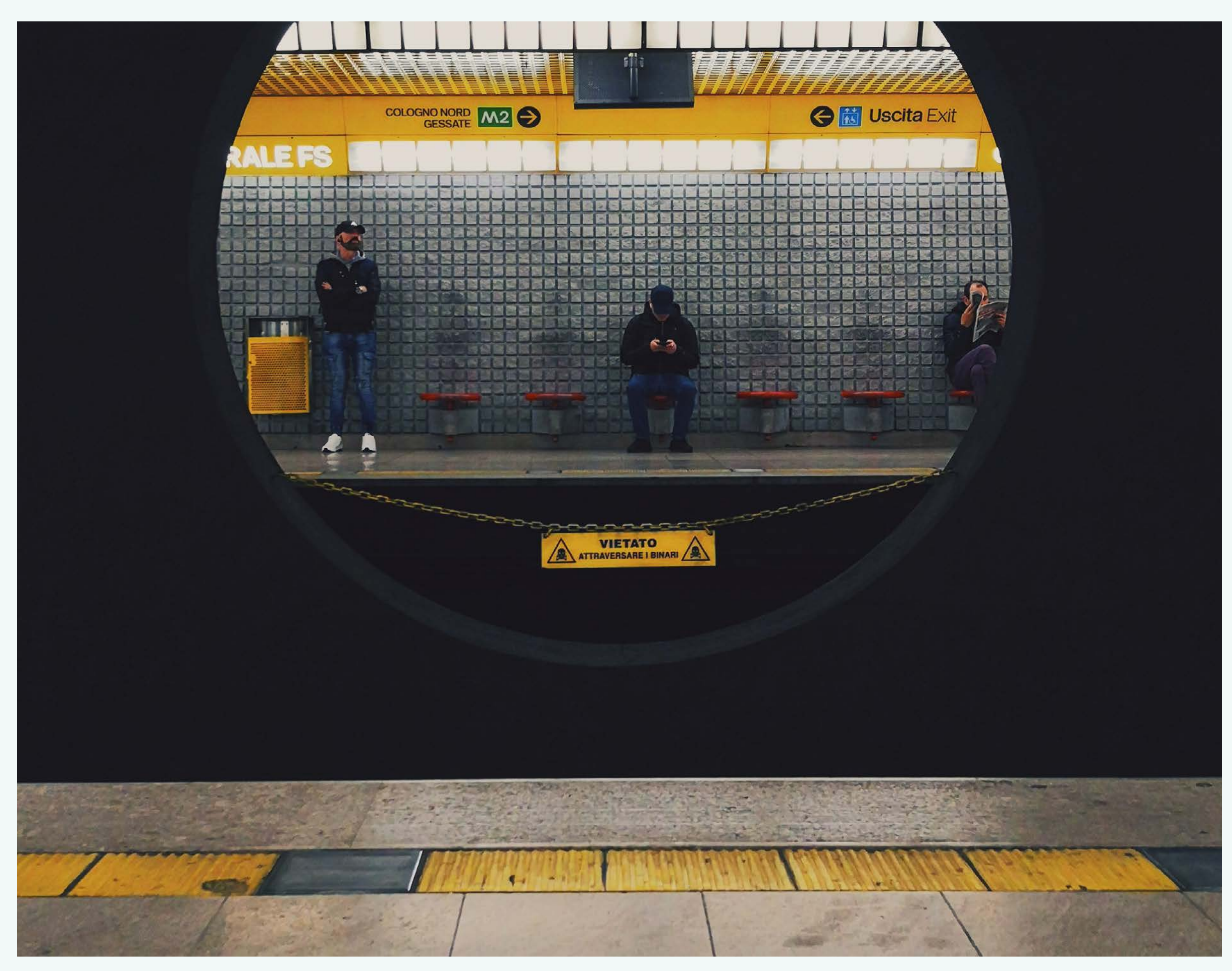


FOTO: Estación de metro en Milán (Italia) de Josè Maria Sava | **FUENTE:** Unsplash

Sección 5

UN ENFOQUE TRANSFORMADOR DEL TRANSPORTE PÚBLICO



Todos los Gobiernos deberían reconocer el papel fundamental del transporte público en la sociedad. Deberían hablar más de cómo el Gobierno puede reforzar el sistema de transporte público para la gente de a pie, no para los ricos".
SungHee Oh, KPTU, Seúl



La forma de conseguir reducir los gases de efecto invernadero es hacer posible [la reducción del uso de automóviles]; para que eso se haga de manera justa y razonable es necesario que ofrecer buenas alternativas".
Daniel Firth, C40 y exfuncionario municipal

Los líderes mundiales tienen que reconocer la importancia que el modo de desplazarnos tiene en la lucha contra el cambio climático, y en toda nuestra vida cotidiana. Las personas entrevistadas subrayaron la necesidad de contar con **sistemas de transporte público en los que la gente pueda confiar siempre para llegar a su destino**. Estos sistemas deben construirse para prestar servicio a las comunidades que ya dependen de ellos, al tiempo que se convierten en una opción viable para muchas más personas. Los pasajeros y nuestras comunidades necesitan trabajadores y trabajadoras del transporte público con buenas condiciones de trabajo y estabilidad laboral.

El transporte no debe competir en los presupuestos con áreas como la salud, la educación o el bienestar social. Los servicios públicos deben considerarse interdependientes y planificarse como tales. A la hora de invertir en el transporte público debemos adoptar una visión integral y a largo plazo, y tener en cuenta las repercusiones sociales y para el cambio climático. Al invertir para hacer las infraestructuras y operaciones resilientes a los cambios climáticos, reducimos los riesgos futuros derivados de costes imprevistos y de interrupción por adaptación o daños. Y dado que la pandemia está acelerando el teletrabajo de muchos trabajadores y trabajadoras de oficina, es preciso planificar dónde y cuándo es mas probable que viaje la gente.



Un sistema con cero emisiones de carbono, o que tienda hacia ellas, es un [...] sistema en el que todos ganan. Se consiguen beneficios medioambientales, pero también importantes beneficios sociales y económicos [...] Las ciudades compactas, conectadas y limpias [...] van a ser sostenibles desde el punto de vista medioambiental, social y económico".
Ben Plowden, Transport for London

En el plano positivo, encontramos ejemplos edificantes en los sistemas de transporte público de todo el mundo. TfL, por ejemplo, ha logrado un importante cambio modal: Hoy se realizan en torno a dos tercios de los desplazamientos a pie, en bicicleta y en transporte público, frente a la mitad cuando se creó la autoridad pública en 1999. TfL también se ocupa de la planificación, la gestión y el funcionamiento de todo el sistema de transporte londinense, incluida la tarea de desincentivar el uso del vehículo privado, y puede compartir lo aprendido con otras ciudades y analizar lo que les resultará más conveniente dadas sus circunstancias específicas. El transporte público no es una competición. Al compartir enfoques e ideas entre sí, las ciudades pueden, con la inversión y el apoyo adecuados, avanzar rápidamente y fortalecer sus sistemas.

Al mismo tiempo, las **personas entrevistadas insistieron en la necesidad de establecer salvaguardias y un control eficaz**, para aumentar la confianza ciudadana en las nuevas ayudas y garantizar que la financiación se traduzca en los cambios reales que necesitan nuestro planeta y nuestra sociedad.

AVANZAR A PARTIR DE EJEMPLOS POSITIVOS: PHOENIX

En Phoenix, una ciudad de una gran extensión donde la mayoría de los desplazamientos se realizan en vehículo privado, los votantes respaldaron en 2015 una importante inversión en transporte público. Los responsables municipales explicaron cómo, primero invirtieron en una flota de vehículos más limpios, empezaron a añadir rutas, a ampliar los horarios, aumentaron la frecuencia de los servicios y coordinaron los horarios de los autobuses con los del tren ligero. Discutieron las estrategias con la comunidad local e incorporaron en la planificación las ubicaciones de las comunidades más vulnerables. Ante el aumento de las temperaturas a máximos históricos, estudiaron cómo hacer más atractivo el transporte público, con iniciativas como el establecimiento de zonas cubiertas que hagan más cómodos los desplazamientos hasta los autobuses y la espera. Este planteamiento logró aumentar el número de pasajeros antes de la pandemia y obtuvo una respuesta positiva de personas que antes no utilizaban el transporte público.



FOTO: Parada de tren ligero en Phoenix (EE. UU.) de Judy Hedding | **FUENTE:** Tripsavvy

Sección 6

CONCLUSIONES

De esta investigación se desprende que los **desafíos** a los que nos enfrentamos son variados e importantes, pero que los beneficios de apostar por el transporte público en las ciudades de todo el mundo son muy significativos para nuestros empleos, nuestro clima y nuestro futuro.

El transporte público es una solución a problemas económicos, sociales y climáticos: los responsables de las ciudades, los funcionarios y los trabajadores del transporte lo saben y ya están protegiendo y defendiendo el transporte dentro de nuestras ciudades, esforzándose para mantener a las comunidades seguras, conectadas, saludables y felices. Nuestra investigación revela que los habitantes de las ciudades lo reconocen, lo aprecian y lo apoyan ampliamente.

Los Gobiernos deben ofrecer ayudas económicas de manera inmediata, estable y a largo plazo para aprovechar y respaldar de forma decidida la dedicación y el talento de los responsables municipales, los funcionarios y los trabajadores del transporte. Para duplicar el porcentaje de viajes en transporte público en las ciudades, con el fin de que el aumento máximo de la temperatura global sea de 1,5 °C, es necesario que los Gobiernos de todo el mundo den un paso al frente, den ejemplo y tomen decisiones financieras valientes. Ahora es el momento de actuar. El futuro es el transporte público.



FOTO: Dos niñas en una parada de autobús en Varsovia (Polonia) de Oska26 | **FUENTE:** iStock

Recomendaciones

1. Las ciudades, las metrópolis y los territorios necesitan un **apoyo financiero gubernamental inmediato, a largo plazo y estable**, para poder ofrecer:

   Un transporte público seguro, frecuente, asequible y accesible, a menos de diez minutos a pie de los hogares de todos los habitantes de la ciudad.[8]

   Una recuperación ecológica y justa, que duplique colectivamente la proporción de desplazamientos en transporte público en las ciudades y avance en una transición justa hacia un transporte público con cero emisiones, de aquí a 2030.[9]

   Acceso al trabajo y una mejor salud y calidad de vida para todos después de la pandemia, logrando el Objetivo 11 de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la ONU: que las ciudades sean inclusivas, seguras, resilientes y sostenibles.

2. Instamos a los líderes nacionales a que, **en consonancia con los mencionados objetivos**, establezcan urgentemente **metas más ambiciosas en materia de transporte público urbano dentro de sus Contribuciones Determinadas a Nivel Nacional** y a que inicien de inmediato el camino para cumplirlos en el plazo de un año, como parte de sus planes económicos. Esto significaría el uso de herramientas legislativas y financieras adecuadas y ágiles para conseguir el volumen de inversión pública necesario para una apuesta firme por un cambio modal hacia el transporte público. Como sistema integrado, el transporte público requiere un enfoque gubernamental holístico. Los Gobiernos nacionales, las autoridades locales, los alcaldes y las instituciones internacionales deben colaborar para garantizar un acceso equitativo al transporte público para todos, asegurando una transición ecológica y justa.

3. Todos los trabajadores y las trabajadoras que mantienen en funcionamiento nuestro transporte público, formal e informal, deben participar en la planificación e implementación de sistemas más extensos, incluida su electrificación, **con el objetivo de crear y mantener empleos decentes, verdes y formales**, con buenas condiciones de trabajo, salario, estándares y derechos.

Lea y comparta la declaración de la coalición mundial El futuro es el transporte público.

8 Esta visión se inspira en el indicador "Cercanía de las personas al transporte público frecuente" del Institute for Transportation and Development Policy: https://naindicators.itdp.org/

9 Los datos de McKinsey sugieren que, para limitar el calentamiento global a 1,5 ºC, deben realizarse a pie, en bicicleta y en transporte público entre el 40 % y el 80 % de los kilómetros recorridos en las ciudades. Utilizando las ratios actuales, esto supone entre un 30 % y un 60 % para el transporte público. Los datos prepandémicos (2019) del Environmental Insights Explorer de Google indican que una media del 29 % de la distancia recorrida en 60 ciudades se realiza en transporte público.

Metodología

Este informe se basa en modelizaciones y en entrevistas realizadas entre julio y septiembre de 2021.

Los detalles completos de la metodología utilizada en la modelización y los resultados generados están disponibles en línea en https://www.itfglobal.org/en/reports-publications, https://www.c40knowledgehub.org y https://thefutureispublictransport.org/.

Se realizaron entrevistas semiestructuradas a trabajadores y trabajadoras del transporte, además de a funcionarios municipales y sindicales de 19 ciudades: **Berlín, Cairo, Cebú, Chicago, Delhi, Durban, Glasgow, Yaipur, Johanesburgo, Londres, Lucknow, Manila, Milán, Bombay, Nairobi, Phoenix, Seúl, Estocolmo y Vancouver.**

Agradecimientos

Nos gustaría dar las gracias a todas las personas que han contribuido con su tiempo y experiencia a esta investigación. En particular, agradecemos el apoyo prestado por los representantes de AIRF, C40 Cities, DMKS, EVG, FILT CGIL, GUPTAW-C, IBT, JMSKS, KPTU, NCTU, SATAWU, TAWU, UP-MREU, el Consejo de Sindicatos de Glasgow, el Congreso de Sindicatos del Reino Unido, el Departamento de Transporte Público de la ciudad de Phoenix, Transport for London y Friends of the Earth Scotland.

También queremos agradecer especialmente a la Asociación Internacional de Transporte Público (UITP) toda su ayuda al proporcionarnos datos sobre los sistemas de transporte público de todo el mundo.